日本共産党は 10月議会に3本の意見書を提出し、うち2本を紹介します。

多様な民意を切り捨てる比例定数削減に反対する意見書(案)

自民党と日本維新の会の連立与党が、秋の臨時国会で衆議院議員定数削減法案の成立を狙っています。 両党が今年６月に提出した法案は、現行の衆議院議員定数４６５から１割削減を目標に、削減方法を与野党間で協議し、法施行から１年以内に結論が出ない場合は、比例代表の４５議席を自動的に削減する内容です。特別国会では、与党のみで審議入りを強行し、野党や国民の批判を受けて採決を断念したものです。

そもそも日本の国会議員定数は100万人あたり5.6人と国際的に見ても少なく、経済協力開発機構（ＯＥＣＤ）加盟国38カ国中　36番目の少なさであり、イギリスと比べると約４分の１の水準となっています。さらに議員定数を減らせば、国会の監視機能が弱まり、国民の声が届きにくくなります。

特に、比例代表の定数削減は、多様な民意を反映するうえで、重大な問題があります。現行の選挙制度のもとで、１人しか当選しない小選挙区制度は大政党に有利で、多数の「死票」を生み出します。一方、比例代表は、得票数に応じて議席を配分することで、多様な民意をより正確に反映する仕組みになっています。そのため、比例の定数削減は多様な民意の反映を困難にし、少数意見や少数政党の切り捨て、大政党への権力の集中につながります。研究者や市民団体などからも「比例定数が削減されれば、女性やマイノリティーが排除され多数派への権力集中が加速する」と懸念の声があがっています。

選挙制度は国権の最高機関である国会の構成を決める民主主義の基盤であり、多数派が一方的に決めることは許されません。

よって国会において、衆議院議員の定数削減、特に、多様な民意を切り捨てる比例定数削減を行わないよう、強く求めます。

北陸新幹線延伸計画の抜本的な再検討を求める意見書（案）

現在、北陸新幹線の延伸計画（敦賀―新大阪間）において、福井県小浜市から京都市内を経て新大阪に至る「小浜・京都ルート」の環境影響評価等の手続きが進められています。

しかしながら、本計画は歴史的文化遺産や居住区が密集する京都市街地をはじめ、交野市のように水道水や地域の食文化にとって地下水がなくてはならない地域も含め、ルートの大部分を「大深度地下トンネル」および長大な山岳トンネルで縦断するものです。これほど大規模な地下掘削は、繊細な地下水脈を切断・分断し、水位の著しい低下や水枯れを引き起こす危険性が極めて高いと言えます。さらに、地下水の流れが変わることで、広範囲における地盤沈下などの二次災害を招く恐れがあります。水道水の８割を地下水とする本市として、科学的かつ安全な担保がないまま強行することは到底容認できません。

さらに、計画区間の大半がトンネルとなる結果、発生する建設残土は膨大な量に達します。しかし現在に至るまで、これら大量の土砂をどこへ搬出し、どのように安全に処分するのかという具体的な処分地やルートの確保計画は極めて不透明です。さらに、掘削地層によってはヒ素や鉛などの自然由来の有害重金属が含まれる「要対策土」が大量に発生する可能性が指摘されています。これらが適切な対策なしに処理されれば、周辺の河川や土壌、ひいては住民の生活環境を汚染する深刻な事態を招きかねず、確実な安全対策が示されない中での着工は極めて危険です。

また、近年の深刻な資材高騰や人件費の上昇に伴い、本計画の総事業費は当初の想定から劇的に膨れ上がっており、最新の試算では最大で 5.8 兆円規模に達する可能性が示されています。整備新幹線法に基づき、建設費の３分の１は沿線自治体が「法定費用」として負担しなければならず、事業費の肥大化に伴い自治体の負担額も数千億円規模に増大します。このような巨額の財政負担を地方自治体が背負うことは、住民サービスの低下を招き、将来世代へ過酷な借金を押し付けることに他なりません。また、投資に対する便益も大幅に低下しており、費用対効果の観点からも税金の使途として正当性を欠いています。

よって、本議会は住民の暮らしと安全を守る立場から、以上の理由に基づき計画の抜本的な再検討を強く求めます。